

**La valorizzazione dell'ambiente come strumento di
riqualificazione del turismo balneare: il caso dei parchi costieri e
marini**

Francesco Silvestri, Andrea Caldelli, Caterina Alvisi, Vincenzo Barone
eco&eco Economia ed Ecologia, srl Bologna

Publicato in:
La gestione integrata delle coste e il ruolo delle Aree Protette, Ancona - 2001

In questo contributo è affrontato il tema del rapporto tra turismo balneare e ambiente. In particolare, tale rapporto è analizzato tentando di evidenziare come la tutela della qualità ambientale possa rappresentare uno strumento su cui fare leva per valorizzare una località balneare.

Il presente articolo è strutturato in quattro sezioni: nella prima, di carattere prettamente introduttivo, sono accennati i problemi attuali e potenziali del turismo balneare in Italia.

La seconda è volta ad individuare le questioni principali legate al rapporto tra attività turistica e qualità ambientale del territorio in contesti costieri; in questa sezione sono introdotti i concetti di impatto ambientale del turismo e di capacità di carico di un'area, così come sono tratteggiate alcune strategie possibile per la riduzione degli impatti nei periodi di picco stagionale.

La terza sezione descrive casi applicativi in cui si è cercato di dare risposta ai problemi del turismo balneare, segnatamente quelli della congestione, della maturità del prodotto e del declino della qualità del servizio offerto, attraverso una maggiore attenzione per la valorizzazione del patrimonio ambientale della località oggetto di fruizione.

La quarta ed ultima sezione si concentra sulla fruizione turistica dei parchi marini e costieri. Per quanto concerne i parchi costieri, è illustrato il caso del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, riprendendo in esso i temi già analizzati nelle precedenti sezioni e ponendo in rilievo il ruolo che il parco può avere per la riqualificazione del turismo nell'area. In merito ai parchi e alle riserve marine, infine, viene delineato un possibile percorso di sviluppo del turismo a basso impatto, facendo ricorso, a tale scopo, anche ad esperienze che hanno dato buoni risultati all'estero.

1. I PROBLEMI DEL TURISMO BALNEARE IN ITALIA: DEPAUPERAMENTO DELLE RISORSE, MATURITÀ DEL PRODOTTO E CONCORRENZA INTERNAZIONALE

Quando si parla di coste in Italia, si pensa immediatamente al loro sfruttamento a fini turistici: ogni litorale ed ogni isola, di fatto, è meta di importanti flussi di visitatori di breve, medio e lungo raggio interessati all'offerta di servizi tipicamente balneari e, pertanto, fortemente concentrati nei mesi estivi dell'anno.

Il consolidamento di questo tipo di turismo ha i suoi prodromi nella riviera romagnola e in alcune aree del litorale laziale durante il ventennio fascista¹, conosce un forte impulso negli

¹ Si è soliti collegare l'avvio dello sviluppo turistico della costa romagnola al contemporaneo verificarsi di due fatti contingenti: da un lato, la relativa diffusione di un trattato medico del 1924 sugli effetti benefici per la

anni '50 e '60 sul versante tirrenico della penisola e completa il suo ciclo negli anni '70, con lo sviluppo spesso disordinato e ad alto impatto ambientale delle attività turistiche nelle coste fino a quel momento rimaste ai margini del processo.

A partire dalla metà degli anni '80, il comparto del turismo balneare italiano considerato nel suo complesso ha dovuto misurarsi con una serie di problemi che ne hanno modificato profondamente la struttura. Tra questi abbiamo innanzitutto il peggioramento della qualità ambientale dello scenario turistico, che va dagli scempi edilizi di alcune zone del Meridione al forte inquinamento del mare e delle coste, in particolare sul versante adriatico². Il deterioramento ambientale è da ascrivere non solo all'aumento della domanda, ma anche e soprattutto al diffondersi di fenomeni di congestione delle presenze, che si esprime nella concentrazione del movimento turistico nei mesi di luglio e agosto³. Altri problemi sono legati al raggiungimento della maturità del prodotto turistico in alcune aree a vocazione balneare consolidata, quali ad esempio la riviera romagnola o, più di recente, l'isola d'Elba e al contemporaneo affacciarsi sul mercato turistico internazionale di nuove aree e nuovi operatori che offrono un prodotto migliore, quantomeno dal punto di vista della qualità delle risorse, nei confronti del quale la realtà italiana non riesce ad essere concorrenziale.

Gli operatori di sistema ed i responsabili del turismo di molte località balneari, di conseguenza, si sono attivati per evitare che tali problemi conducessero ad un irrimediabile declino di mercato del proprio prodotto, studiando una serie di rimedi che, in alcuni casi, restano ancora in attesa di una effettiva applicazione. Questi sono rappresentati dalla limitazione degli accessi alle aree oggetto di fruizione, dalla destagionalizzazione dei flussi turistici e dalla articolazione e riqualificazione dell'offerta.

Prima di affrontare tali possibili soluzioni, sia dal punto di vista teorico che da quello pratico, è bene soffermarsi sul rapporto tra turismo e risorse ambientali.

2. ATTIVITÀ TURISTICA E QUALITÀ DELL'AMBIENTE

salute dei bagni di mare; dall'altro il processo di emulazione di gerarchi ed esponenti del fascismo nei confronti del Duce, che possedeva una casa estiva a Cesenatico (Candela G., 1996, *Manuale di Economia del Turismo*, Bologna).

² Resta ancora memoria della storica "bocciatura" del *tour operator* inglese Thomson, uno dei più importanti di Europa, che a metà degli anni '90 eliminò dal proprio catalogo il comprensorio di Rimini perché non ottemperava più agli *standard* qualitativi territoriali richiesti dalla propria clientela.

³ Basti pensare, al riguardo, che tra settembre e aprile sull'isola d'Elba sono attivi circa un decimo delle strutture ricettive ed intere frazioni restano scoperte dei servizi commerciali minimi (alimentari, tabaccheria, edicola e così via) o che, nella scorsa stagione, al 15 di giugno sulla costiera idruntina non vi era ancora un solo agriturismo che accettasse già i turisti.

Le attività turistiche, in special modo quelle legate al turismo di massa, impongono evidenti costi ambientali e sociali: tra i principali si possono ricordare l'inquinamento atmosferico, idrico ed acustico, la eccessiva produzione di rifiuti, la carenza d'acqua nei periodi di picco stagionale, i danni all'ecosistema, l'affollamento e la congestione, gli incendi.

Molte località costiere italiane, in particolare nelle realtà insulari, sono identificabili con tale scenario; qui il turismo sembra avere raggiunto da tempo un limite critico con riferimento ad alcuni picchi stagionali, un limite che influisce negativamente sulla qualità stessa dell'esperienza di fruizione.

Il tema dell'impatto negativo del turismo sull'ambiente è connesso al tema più generale dello sviluppo sostenibile. La maggior parte degli studi sul rapporto tra turismo e sistema naturale ha focalizzato la sua attenzione sull'impatto del turismo di massa sul patrimonio naturale, nonché sulla dotazione di beni storico-architettonici e sull'eredità culturale delle comunità.

Uno studio dello *European Environmental Agency* ha sintetizzato gli impatti del turismo nel Mediterraneo in alcuni punti critici. Il primo di questi, indicato come "sovrasviluppo" (*overdevelopment*), è dovuto alla crescita incontrollata di strutture ricettive e attrezzature turistiche, con scarso o nullo riguardo per il paesaggio e l'architettura locale. Oltre alle tipologie architettoniche delle strutture ricettive, il problema riguarda anche le attrezzature turistiche, come i campi da golf o i parchi acquatici, caratterizzate da un elevato consumo del suolo e da un notevole impatto sulle risorse naturali (ad esempio l'acqua) e le infrastrutture viarie connesse, spesso costruite con scarso o nessun rispetto per *habitat* pregiati e fragili.

Un secondo punto critico è stato identificato nello "sviluppo indotto", ossia nelle distorsioni delle economie locali che si originano per rispondere alle esigenze dei turisti e che possono comportare gravi pressioni ambientali. E' il caso ad esempio di un rapido sviluppo di attività agricole per far fronte alla domanda alimentare dei turisti, che si traduce in un incremento dell'utilizzo di pesticidi e del consumo di acqua.

Un terzo ordine di problemi ha a che fare con la "perdita di habitat e di biodiversità": la distruzione o la compromissione di habitats naturali porta all'estinzione di specie animali e vegetali.

Esiste poi una serie di problemi legati all'eccessivo sfruttamento dei sistemi ambientali nei periodi di punta del turismo. Innanzitutto la inadeguatezza degli impianti fognari e di depurazione. Solo il 30% delle acque reflue delle città costiere del mediterraneo riceve un trattamento prima di essere scaricato in mare. Questo ha effetti chiaramente negativi sulla balneabilità delle coste. Anche le imbarcazioni turistiche sono una notevole fonte di inquinamento. Vi sono poi varie forme di "sfruttamento insostenibile delle risorse naturali". In particolare l'eccessivo utilizzo di acqua (per piscine, campi da golf, parchi acquatici) può portare anche ad un peggioramento della situazione degli incendi. Un'altra forma di pressione stagionale è data dalla "congestione del traffico sulle strade costiere", che nel lungo periodo genera pressioni per costruire nuovi tratti stradali.

Infine vi sono i problemi legati all'impatto sociale sulle popolazioni locali, soprattutto nei casi in cui queste si trovano in minoranza rispetto alle presenze turistiche. Una forma di impatto

sociale è data anche dalla crescente dipendenza dell'economia locale dalle entrate legate al turismo.⁴

Per valutare la sostenibilità del turismo, si ricorre costantemente al concetto di capacità di carico (*carrying capacity*). In generale la capacità di carico di un sistema è il livello massimo di pressione che questo è in grado di tollerare; con riferimento al turismo, il concetto di capacità di carico può essere tradotto come l'ammontare di impatti provocati dal turismo che una determinata area può assimilare senza subire alterazioni non rimediabili nel lungo periodo⁵, oppure come il livello di visitatori che essa può accogliere⁶.

Alla base del concetto di capacità di carico ci sono, però, almeno tre approcci differenti⁷. Il primo approccio è quello ecologico, forse il più noto: la capacità di carico è il numero massimo di presenze che non determina impatti irreversibili sull'equilibrio ecologico di un sito.

Il secondo approccio è quello sociale: la capacità di carico, in questo caso, è misurata dalla densità turistica in un dato tempo e in un dato luogo. L'impatto sociale ha due componenti. Una riguarda gli effetti che l'afflusso di visitatori ha sulla popolazione residente, in termini di alterazione del sistema culturale e socio-economico locale. L'altra riguarda la retroazione che l'eccessiva presenza di turisti esercita sulla qualità dell'esperienza turistica stessa. Si tratta del problema dell'affollamento⁸: se la densità è il numero di visitatori presenti in un certo momento e in una determinata area, l'affollamento è il concetto negativo legato alla densità ovvero la percezione che in quel momento in quel posto "ci sono troppe persone". La ipotesi sottostante è che l'affollamento aumenti il numero di contatti e di interazioni tra i turisti causando disturbo e riducendo, in ultima analisi, la qualità dell'esperienza turistica.

Il terzo approccio sottolinea l'aspetto economico della capacità di carico, definendola ottimale per un territorio quando si massimizza il fatturato netto del turismo. Sulla scorta dell'osservazione che la disponibilità a pagare dei turisti per la fruizione di un luogo (in termini di alloggio, ristorazione, servizi ricreativi e così via) diminuisce all'aumentare dell'effetto congestione, il numero di presenze più elevato tollerabile dal sistema, è quello che rende massimo l'ammontare dei loro pagamenti al netto delle spese che la località turistica sostiene per le infrastrutture, la promozione, il supporto alle attività di animazione.

Un merito del concetto di capacità di carico consiste nell'indicare in modo convincente i motivi per cui si adottano interventi di contingentamento del numero di turisti in un luogo; il limite principale di essa, invece, risiede nella difficoltà di sua applicazione pratica. Se il numero di visitatori presenti in un'area è un dato facilmente ottenibile, non si è in grado di determinare con altrettanta precisione il numero di visitatori che la stessa potrebbe ospitare.

⁴ European Environment Agency (1995), *Europe's Environment: The Dobris Assessment*, Chapter 25 - Tourism and Recreation

⁵ Steele P. (1995), *Ecotourism: an Economic Analysis*, In: "Journal of Sustainable Tourism", 3.

⁶ WTO/UNEP (1992), *Guidelines: Development of National Parks and Protected Areas for Tourism*, Madrid.

⁷ Buckley R. (1999), *An Ecological Perspective on Carrying Capacity*, In: "Annals of Tourism Research", 26.

⁸ Graefe A.R., Vaske J.J. (1987), *A Framework for Managing Quality in the Tourist Experience*, In "Annals of Tourism Research", 14.

In questo modo manca il termine di confronto e l'eventuale superamento del limite è valutabile soltanto in maniera indiretta - utilizzando indicatori biologici per gli impatti ambientali, raccogliendo lamentele e sensazioni negative per gli impatti negativi da affollamento, valutando la congestione e la riduzione dell'economia del turismo – e non è calcolabile in via preventiva.

A prescindere dalla esatta individuazione della capacità di carico di un luogo, in generale si ritiene il turismo di massa incompatibile con il raggiungimento di obiettivi di protezione dell'ambiente. Le strategie principali che si individuano per ridurre il suo impatto negativo (in termini ambientali e sociali) sono due: la concentrazione e la dispersione dei flussi turistici⁹.

La concentrazione dei flussi ha come obiettivo la riduzione dell'impatto del turismo su un'area; il metodo per raggiungere tale obiettivo è individuato nella creazione di luoghi di attrazione in cui le risorse sono organizzate e i servizi integrati, luoghi definiti dalla letteratura in materia *honeypots*. Questa soluzione - pure adottata in molte realtà sensibili, non ultimi i parchi naturali - sembra poco in linea con i criteri della sostenibilità, che richiedono l'integrazione tra sviluppo e conservazione e non il sacrificio di alcuni siti per la salvezza di altri.

La seconda opzione, senza dubbio più in linea con i principi della sostenibilità, è la dispersione del flusso turistico in diverse aree e in diversi momenti temporali. In questo modo l'eccesso di domanda in alcuni luoghi o in alcuni periodi, viene affrontato riducendo il disagio creato dai picchi stagionali e dalle concentrazioni in alcuni siti.

Una volta appurato che il numero di visitatori presenti in un determinato territorio eccede la sua capacità di carico, gli strumenti disponibili per ridurre tale numero sono diversi; in linea generale si possono individuare metodi di intervento diretti e indiretti.

Gli interventi diretti hanno come obiettivo la regolazione o la riduzione delle attività dei visitatori attraverso la sorveglianza, la zonizzazione del territorio, la limitazione degli accessi. Gli interventi indiretti, viceversa, influenzano il comportamento dei visitatori attraverso azioni sui prezzi e sull'offerta, con forti differenze a seconda del periodo di fruizione e con applicazione di criteri di autoselezione da parte dei turisti quando l'offerta si rivolge ad una clientela più elitaria. In questo secondo caso, la ricerca di segmenti turistici alternativi risponde spesso alla volontà di recuperare nei mesi di "bassa stagione" i minori introiti conseguenti alla riduzione dei flussi nei periodi di picco.

⁹ Collins A. (1999), *Tourism Development and Natural Capital*, In "Annals of Tourism Research", 26.

3. SOLUZIONI AI PROBLEMI DEL TURISMO BALNEARE: TEORIA E CASI-STUDIO

3.1 LA LIMITAZIONE DEGLI ACCESSI

L'imposizione di un numero massimo di visitatori per un'area sensibile rappresenta un efficace rimedio per i problemi di depauperamento della qualità ambientale della risorsa e di congestione dell'attività turistica. Tuttavia, visto il suo carattere di atto d'imperio, la sua applicazione è sempre molto critica, osteggiata dai turisti e, molto spesso, dagli stessi residenti.

Un problema non trascurabile, a questo proposito, è dato dal fatto che molto spesso uno dei passaggi che accompagnano lo sviluppo del prodotto turistico è l'acquisizione del controllo dell'offerta da parte di operatori esterni, non locali, che controllano e indirizzano i flussi turistici¹⁰. L'inserimento di *tour operator* esterni nel ciclo di gestione del prodotto turistico ha sul breve periodo l'effetto positivo di allargare il mercato di riferimento. Nel lungo periodo, tuttavia, questa attitudine tende a sottrarre agli operatori locali il controllo dell'economia turistica, spesso diventata, nel frattempo, il principale fattore di sviluppo locale. In una situazione di questo tipo, la realizzazione di provvedimenti di limitazione dei flussi turistici è ancora più difficile ma diventa vitale per evitare che la località turistica, una volta degradata dal sovrautilizzo, venga abbandonata dagli operatori economici esterni e condannata al declino.

Qui di seguito sono illustrati tre casi in cui è stato introdotto un criterio di limitazione degli accessi in località balneari: Hanauma Bay, nelle isole Haway; l'Arcipelago della Maddalena in Sardegna e l'isola del Giglio in Provincia di Grosseto.

Un caso internazionale: Hanauma Bay (Hawaii)

Hanauma Bay rappresenta la prima area protetta marina istituita al mondo; questa, un'area di quattro ettari, è oggetto di tutela dal 1967. Localizzata a circa 20 chilometri da Waikiki, uno dei principali centri turistici dell'arcipelago hawayano, Hanauma Bay ha visto crescere in maniera esponenziale il numero di visitatori: dalle 500.000 persone del 1975, si è passati a 1,6 milioni di visitatori nel 1985 e a 2,8 milioni nel 1990. In quell'anno erano circa 7.500 i visitatori che ogni giorno affollavano la baia, a fronte di un piano ottimale di fruizione, elaborato nel 1977, che prevedeva una presenza giornaliera massima di circa 1.350 persone. La capacità di carico della baia, secondo questa stima, veniva dunque superata di oltre quattro volte.

Gli effetti della pressione antropica dei turisti con il tempo diventarono evidenti: il cibo utilizzato per nutrire i pesci aveva determinato l'affollamento delle specie più voraci a

¹⁰ da Conceição Gonçalves V.F., Roque Águas P.M., 1997, *The Concept of Life Cycle: An Application to the Tourist Product*, In: "Journal of Travel Researc" Fall.

svantaggio di quelle autoctone¹¹, i livelli di presenze batteriche erano aumentati pericolosamente, larghe chiazze di olio solare erano visibili sulla superficie dell'acqua, le barriere coralline andavano deturpandosi irrimediabilmente.

Nel 1989 lo *Honolulu Department of Parks and Recreation* introdusse, riuscendo a vincere le resistenze degli operatori turistici locali, un piano per la protezione della baia che comprendeva restrizioni all'arrivo degli autobus turistici, ammissione delle auto solo in orari determinati, chiusura settimanale della baia; il piano, inoltre, prevedeva interventi di miglioramento delle infrastrutture esistenti, quali l'istituzione del numero chiuso per i parcheggi, la realizzazione di centri visite, le creazione di nuovi servizi igienici).

I risultati raggiunti sono stati confortanti: le misure di limitazione degli accessi, chiusura settimanale, miglioramento delle infrastrutture, hanno determinato un deciso miglioramento della qualità ambientale dell'area, tanto da consentire in breve l'incremento del numero di accessi turistici al di sopra della capacità di carico del Parco oltre il livello individuato dal piano del 1977. Allo stesso tempo, le azioni di educazione e sensibilizzazione ambientale verso i turisti hanno ridotto il loro impatto sul territorio e, di conseguenza, i rischi per l'integrità dell'ecosistema. L'insieme di queste misure ha contribuito ad aumentare la capacità di carico dell'area ad un livello intermedio tra quella iniziale e i picchi di presenza raggiunti alla fine degli anni '80.

Nonostante i numerosi tentativi di aggirare il regolamento, da un'analisi delle presenze effettuata quattro anni più tardi risultava che il numero giornaliero di visitatori era sceso a circa 4.000-4.500 persone, con una riduzione del 40% rispetto al picco del 1990, e la qualità dell'ambiente marino era migliorata. A fronte di questi risultati, l'elemento critico maggiore era la riduzione del fatturato dei *tour operator*¹².

Nella gestione di un sito come Hanauma Bay, il pericolo principale è rappresentato dall'eccessivo sfruttamento della risorsa e, nel lungo periodo, della distruzione di quelle qualità che la rendono unica. Una ulteriore indicazione che deriva da questo caso-studio è la necessità di interventi integrati di tipo infrastrutturale ed educativo per la gestione di questi siti. Tali programmi possono essere finanziati utilizzando strumenti economici come il pagamento di un biglietto di ingresso.

La regolamentazione della fruizione turistica nell'Arcipelago de La Maddalena

Il Parco Nazionale dell'Arcipelago de La Maddalena è stato istituito nel 1996 in un'area tradizionalmente meta di turismo balneare. Nel 1999 l'Ente Parco, insieme al Comune de La Maddalena, entro i cui confini è interamente compreso il parco, ha introdotto con due successive deliberazioni¹³ alcuni vincoli all'accesso di persone e natanti nell'area parco e all'esercizio delle attività di immersione subacquea e pesca.

¹¹ Una delle attrazioni della baia consisteva nella possibilità per i turisti di dare da mangiare ai pesci direttamente.

¹² Da un'intervista a 30 agenzie risultava una stima di perdita compresa tra l'8% e il 30%.

¹³ Deliberazione N. 58/99 e deliberazione N. 55/99.

Le deliberazioni hanno stabilito un numero massimo di imbarcazioni per il traffico dei passeggeri verso i siti dell'Arcipelago, a seconda della capacità di carico dei singoli ecosistemi, imponendo anche il pagamento di un corrispettivo di 3.000 lire per ogni passeggero trasportato.

Anche le attività di immersione a fini turistici e ricreativi, esercitate con accompagnatori e uso di imbarcazioni di supporto, sono state regolamentate: è concessa l'autorizzazione in un periodo limitato di tempo, 120 giorni, solo alle società e ai circoli sportivi e dietro il pagamento di una quota di un milione per l'anno 1999.

Ma lo strumento più interessante introdotto dal regolamento, è stato il *ticket* sui natanti da diporto. Poiché le presenze di imbarcazioni avevano raggiunto nei periodi di picco del 1998 anche le 5.000 unità al giorno, creando non pochi problemi agli arenili delle isole, il regolamento ha voluto sperimentare uno strumento economico che ne scoraggiasse l'afflusso. Il regolamento, in vigore dal 1 luglio al 31 agosto 1999, imponeva, per chi intendesse navigare ed ormeggiare entro 300 i metri dalla costa, il pagamento di un corrispettivo giornaliero di 3.000 lire per ogni metro di lunghezza della barca, che aumentava in maniera progressiva in relazione alla durata della richiesta di autorizzazione; la quota giornaliera era, dunque, di 3.000 lire dal primo al sesto giorno, ma saliva a 5.000 lire dal settimo al decimo giorno e a 10.000 lire dall'undicesimo giorno in avanti. Una riduzione pari a metà della tariffa prevista era concessa nel caso in cui la barca disponesse di un sistema di raccolte delle acque reflue, di modo da utilizzare lo strumento economico come un incentivo all'abbattimento di un impatto ambientale, quello dei liquami scaricati direttamente in mare delle barche.

Restavano esclusi dal pagamento del *ticket* i residenti nel comune de La Maddalena, i proprietari di case ad uso vacanza ed i turisti che soggiornavano per almeno 15 giorni nelle strutture ricettive localizzate all'interno del parco e i proprietari di imbarcazioni che avevano la disponibilità, per almeno quindici giorni, di un posto barca nelle strutture portuali o di ormeggio localizzate nel parco.

A fronte delle oltre 22.000 autorizzazioni rilasciate, sono stati incassati 650 milioni di Lire¹⁴; in media i proprietari dei natanti hanno pagato un corrispettivo di 30.000 lire per ogni autorizzazione. Gli introiti derivati dal pagamento del *ticket* sono stati destinati al miglioramento delle strutture portuali nelle isole minori dell'Arcipelago e al finanziamento di altri progetti di miglioramento della fruizione dell'area marina.

Il nuovo regolamento, prevede indicazioni più rigide del numero massimo di accessi consentiti: il *ticket*, infatti, non sembra abbastanza elevato da scoraggiare in maniera efficace l'arrivo dei diportisti.

L'applicazione del regolamento è stata resa possibile dall'accordo tra l'Ente Parco e il Comune. Tuttavia, sono sorti alcuni problemi con le amministrazioni comunali vicine, per le esenzioni al pagamento del *ticket* accordate ai turisti: in questo modo, secondo i sindaci di queste, si è creato un effetto distorsivo a favore del turismo nel comune de La Maddalena, da loro vivamente contestato. Queste difficoltà rappresentano un valido esempio della necessità

¹⁴ Il Sole-24 Ore del lunedì, 30 agosto 1999, pg. 4.

di uno stretto coordinamento nella attuazione di politiche di riduzione degli ingressi tra i diversi enti locali che gravitano sull'area parco.

La limitazione dell'accesso alle auto nell'isola del Giglio

L'isola del Giglio, una delle sette isole che compongono l'Arcipelago Toscano, è oggetto di sfruttamento turistico dall'inizio degli anni '60, quando ebbe inizio un periodo di intensa speculazione edilizia a fini turistici. La crescita delle abitazioni si è arrestata solo nel 1970 quando fu adottato il primo Piano regolatore dell'isola. Il turismo nell'Isola del Giglio è per lo più di tipo residenziale: è sintomatico che, a fronte di 12 alberghi ed un campeggio con 180 posti disponibili, si contino ben 10 agenzie immobiliari. Gli alberghi sono di dimensioni medio-piccole e poco attrezzati per l'accoglienza di gruppi organizzati.

L'isola del Giglio, in seguito a decreto del Ministero dei Lavori Pubblici mal sopportato dalle autorità locali, è soggetta a limitazione dell'accesso delle auto nel periodo che va dall'ultima settimana di luglio alle prime due di agosto; per gli autobus turistici, il periodo di bando è esteso da aprile a metà settembre. La distinzione in sfavore degli autobus non può fare a meno di stupire, se si considera che il rapporto mezzo-passeggeri per essi è decisamente premiante rispetto a quello delle auto, cosicché l'impatto ambientale di ogni turista in termini di traffico ed inquinamento prodotto è inferiore.

Sono esclusi dal divieto i residenti, i turisti che dimostrino di trascorrere almeno sette giorni nell'isola, numerose categorie di auto di servizio. Un'ulteriore eccezione difficile da comprendere è quella che riguarda le auto con targa straniera, ammesse nell'isola in ogni periodo dell'anno¹⁵.

Nonostante le evidenti anomalie del regolamento, la limitazione degli accessi all'isola del Giglio nell'alta stagione, sembra avere sortito effetti positivi: i dati più recenti a disposizione infatti, mostrano come nel 1997 il mese di agosto abbia fatto registrare un numero di auto in entrata all'isola inferiore a quello rilevato nei mesi di giugno, luglio e settembre. L'efficacia dell'iniziativa è ulteriormente corroborata dal rapporto tra numero di visitatori e numero di auto, che assume nel mese di agosto il valore più alto di tutto l'anno (14,8 visitatori per ogni auto, contro i 5,5 di settembre e i 7,2 di luglio)¹⁶.

¹⁵ Ischia e Capri rappresentano due esperienze simili di chiusura del traffico ai veicoli. Nell'anno 1999 sono stati emessi due decreti ministeriali per preservare le isole dall'affollamento dei mesi di maggiore affluenza turistica. I decreti hanno come riferimento l'articolo 8 del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 (modificato con decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360), concernente limitazioni all'afflusso ed alla circolazione stradale nelle piccole isole dove si trovano comuni dichiarati di soggiorno o di cura. L'isola di Ischia è stata chiusa agli autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori dal 27 marzo al 30 settembre, Capri dal 3 aprile 1999 al 31 ottobre 1999. In entrambi i casi sono state ammesse deroghe oltre che per i residenti, per autoveicoli di servizio e per quelle recanti targa straniera.

¹⁶ Nello specifico, i valori assoluti e gli indici fatti registrare sono i seguenti:

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic	Totale
Visitatori	3147	3306	5044	2900	3973	5185	6823	10161	4996	2556	2606	4245	54942
Automobili	351	350	502	299	578	839	947	685	904	391	310	556	6712
Automezzi	266	240	379	161	190	189	180	145	159	222	224	250	2605
Merci	842	416	463	268	385	421	554	562	367	328	359	383	5348
Visitatori/Auto	9,0	9,4	10,0	9,7	6,9	6,2	7,2	14,8	5,5	6,5	8,4	7,6	8,2

3.2 LA DESTAGIONALIZZAZIONE DEI FLUSSI

Le politiche di destagionalizzazione dei flussi sono utili da un lato per rispondere ai problemi di congestione nei periodi di picco, dall'altro per allungare il ciclo di vita di un prodotto, quello turistico, che presenta in molte località incipienti segnali di maturità.

Nel primo caso, la destagionalizzazione si configura come capacità da parte degli operatori di sistema di convincere parte dei fruitori tradizionali a trascorrere il loro soggiorno nella località balneare in un periodo diverso da quello di massimo afflusso. A questo fine, possono essere introdotti strumenti di incentivo e disincentivo economico, può essere praticata una politica di evidente discriminazione di prezzo (è questo il caso più diffuso) oppure possono essere promossi i vantaggi del periodo di bassa stagione in termini di maggiore qualità del servizio e soddisfazione del turista¹⁷.

Nel secondo caso, quello della destagionalizzazione come soluzione possibile per i problemi di maturità del prodotto turistico, è necessario uno sforzo suppletivo rispetto al precedente per intercettare nuovi segmenti di domanda. Tra questi, possono essere individuati il turismo sportivo, in particolare quello ciclo-turistico ed equestre, ed il turismo della terza età¹⁸.

Quali che siano la sua determinante ed i suoi obiettivi, la destagionalizzazione rappresenta un rimedio meno conflittuale della riduzione degli accessi, basandosi esso sulla sensibilizzazione del turista e non sulla costrizione della sua libertà a circolare. Cionostante, l'introduzione di politiche di destagionalizzazione dei flussi nei comprensori tipici del turismo balneare è ancor oggi una strategia poco praticata.

3.3 LA ARTICOLAZIONE E LA RIQUALIFICAZIONE DELL'OFFERTA

Il concetto di qualità è entrato da alcuni anni a pieno titolo tra le variabili del sistema produttivo e nelle considerazioni della dottrina economica. La qualità è riconosciuta come una variabile capace di esercitare sulle scelte del consumatore e sulle strategie concorrenziali delle imprese un impatto del tutto simile per importanza a quello implicato dalla variabile prezzo. L'affacciarsi sui mercati internazionali di nuove aree di produzione caratterizzate da costi complessivi incomparabilmente più bassi rispetto ai paesi sviluppati, ha fatto sì che questi ultimi perseguissero nuove strade per non perdere progressivamente ma inesorabilmente le posizioni di mercato detenute. Una strategia quasi obbligata, così, è stato il graduale spostamento dell'ottica aziendale dalle produzioni di massa alla differenziazione

Fonte: Toremar, flusso mensile di passeggeri, auto, automezzi, merci nell'anno 1997 sulla linea Porto Santo Stefano-Giglio.

¹⁷ Una politica di questo tipo è raramente messa in atto per il suo carattere di pubblicità negativa per il servizio in alta stagione.

¹⁸ Più di un esperto individua proprio nella terza età, vista la buona capacità di spesa e la crescente tendenza a viaggiare dei suoi esponenti, il segmento turistico più promettente per il futuro. Zimmer Z., Brayley R., Searle M. (1995), *Whether to Go and Where to Go: Identification of Important Influences on Seniors' Decision to Travel*, In: "Journal of Travel Research",

qualitativa del prodotto, grazie alla quale lo svantaggio relativo al divario di prezzo viene controbilanciato dal vantaggio relativo al divario di qualità.

Il settore turistico, in particolare nel suo segmento balneare, non sfugge a questa dinamica: pressate dalla concorrenza di nuove località, in un contesto di globalizzazione del mercato turistico reso possibile dalla progressiva riduzione dei costi di viaggio, le aree tradizionalmente vocate al turismo hanno compreso la necessità di differenziarsi offrendo un prodotto più articolato e più qualificato.

L'articolazione è realizzata arricchendo l'offerta tipica spiaggia-mare con una serie di servizi complementari: da qualche tempo, questi riguardano non solo il divertimento serale, per lungo tempo il "cavallo di battaglia" dell'offerta turistica italiana, in particolare nelle località della toscana e della costa romagnola, ma anche attività sportive, di fruizione ricreativa ed escursioni verso l'interno¹⁹.

Tra le prime sono annoverabili i corsi di vela o di immersione; le seconde ricomprendono attività complementari a quella turistica prevalente, che impegnano il fruitore per qualche ora o al più per mezza giornata: un tipico esempio di esse sono la gita in barca alla scoperta dei fondali marini²⁰ o la visita guidata al centro storico della città; infine, le escursioni riguardano l'allontanamento del turista dalla spiaggia per l'intera giornata al fine di visitare, a piedi, in mountain bike o a cavallo, l'ambiente interno: un esempio di questo tipo di offerta è riscontrabile all'isola d'Elba, dove il Consorzio alberghiero di Capo Sant'Andrea organizza per i propri clienti escursioni sul Monte Capanne, nel comune di Marciana²¹.

La riqualificazione dell'offerta, oltre a riguardare il miglioramento del servizio turistico attraverso un incremento della competenza degli operatori del settore, attiene sempre più spesso al miglioramento qualitativo delle strutture ricettive. In quest'ambito, si vanno diffondendo nelle località balneari strumenti di certificazione della qualità ecologica per alberghi. Accortisi da un lato della maggiore attenzione della domanda, in particolare di quella proveniente dall'estero e mediata da *tour operator* internazionali, per il rispetto dell'ambiente, dall'altro dei vantaggi in termini di risparmio che tali regolamenti comportano, molti albergatori sono passati dalla diffidenza alla piena adesione ad essi.

Questi strumenti si suddividono in due famiglie principali: quella dei marchi ecologici, che prevedono l'assegnazione di un sigillo da parte di un'organizzazione, e quella dei sistemi di

¹⁹ Le attività complementari proposte non sono sempre all'insegna della qualità ambientale. In troppi casi, anzi, il problema dell'arricchimento del prodotto turistico viene ancora tradotto in termini di offerta di grandi strutture ad alto impatto ambientale come gli acquaparchi e i campi da golf o di servizi come lo sci d'acqua o il noleggio di acquascooters.

²⁰ L'attività, che si va diffondendo nelle località della costa versiliana e dell'Arcipelago Toscano, consiste nel trasporto di una ventina di turisti alla volta in tratti di mare con fondali ben visibili utilizzando una barca con il fondo trasparente.

²¹ Il servizio, strutturato in tre uscite settimanali, prevede la raccolta degli ospiti degli alberghi interessati con un minibus ed il loro trasporto al punto di partenza, dove cinque guide stipendiate dal Comune di Marciana accompagnano l'escursione. Nella stagione 1999 l'iniziativa ha incontrato un notevole successo: la partecipazione ha fatto registrare punte di 100 unità per gita, equamente ripartite tra giovani, famiglie ed anziani, con netta preponderanza di turisti stranieri.

certificazione della qualità ambientale (EMAS e ISO 14000). Il problema dei primi è quello di essere spesso gestiti da organizzazioni deboli, di avere scarsa visibilità sul mercato, di disorientare clienti e potenziali utilizzatori, vista la loro difficile comparabilità. Il problema dei secondi, che non scontano certo limiti di scarsa credibilità o di non comparabilità, è quello di essere di difficile comunicazione al cliente²².

Proprio i sistemi di certificazione ambientale, tuttavia, stanno conoscendo negli ultimi tempi una progressiva diffusione, complici alcuni progetti pilota condotti a livello europeo, quali quelli realizzati in Danimarca, Spagna e Italia. E' probabile, pertanto, che lo scenario futuro di qualificazione del settore ricettivo preveda, a fianco della tradizionale classificazione per categoria, la diffusione sia dei sistemi di certificazione della qualità (sono sempre di più le catene alberghiere che aderiscono alla normativa ISO 9000), sia degli strumenti di certificazione del sistema di gestione ambientale, soprattutto con la convergenza di ISO 14000 ed EMAS.

La certificazione di qualità ambientale per località e comprensori turistici

Anche per le località turistiche esistono marchi di qualità ambientale: basti pensare alla "Bandiera Blu" dell'Unione Europea per spiagge e centri balneari o alla più recente e meno nota "Bandiera Arancione" del *Touring Club Italia* per le località dell'interno²³. Tuttavia, in questo ambito si va considerando la possibilità di adozione di strumenti di certificazione meno rigidi, capaci di dare spazio a quante più variabili concorrono a definire l'immagine ambientale di un territorio.

La certificazione di qualità ambientale per una località turistica è un aspetto molto più problematico della certificazione di una singola struttura, soprattutto in ragione del fatto che tale certificazione attiene ad un sistema territoriale complesso, formato da una lunga successione di variabili.

Anche nel caso delle aree territoriali, gli strumenti considerati più utili per la certificazione ambientale, e pertanto soggetti a sperimentazione, sono il regolamento EMAS e la normativa ISO 14000. Nel primo caso, la volontà di studiarne l'applicazione anche ad "aree industriali e distretti industriali"²⁴ schiude nuove possibilità di applicazione a qualsiasi contesto territoriale in senso lato. Per quanto concerne ISO 14000, esistono tentativi di certificazione tramite questo regolamento di contesti territoriali quali aree comunali e riserve naturali.

L'idea di applicare la certificazione EMAS a contesti territoriali complessi e non solo a semplici imprese deriva dalla possibilità, prevista dalla nuova versione del regolamento, di sottoporre a verifica di eco-compatibilità anche i distretti industriali. Una volta definito il regolamento per questi ultimi, l'estensione di esso a comprensori turistici non dovrebbe

²² Per una ampia disamina degli strumenti di certificazione della qualità ambientale per strutture turistiche, si veda:

Eco&Eco (2000), *I marchi di qualità dei parchi*, Bologna.

²³ A tutt'oggi il riconoscimento della Bandiera Arancione è stato assegnato in via del tutto sperimentale al comune ligure di Sassello (Imperia).

²⁴ Ministero dell'Ambiente (1999), *Il sistema Europeo EMAS*, Dossier in "L'Ambiente informa", II/9.

rappresentare un problema insolubile. In questo momento, tuttavia, visto il ritardo di emanazione del nuovo regolamento, tale possibilità rimane ancora a livello di ipotesi.

In Italia, al contrario, esistono già esperienze di applicazione del sistema di certificazione ambientale ISO 14000 a località turistiche costiere. In particolare, la certificazione è stata portata a termine nell'ottobre del 1999 per il Comune di Capri e nel 2000 per il Comune di Jesolo²⁵.

In questo periodo, inoltre, si stanno ponendo le basi per un ambizioso progetto di certificazione ambientale secondo gli *standard* EMAS o ISO 14000 dell'intera costa emiliano-romagnola, probabilmente il comprensorio turistico balneare per fatturato più importante del Paese. Il progetto, ispirato dall'Assessorato al turismo della Regione Emilia-Romagna, prevede la sensibilizzazione delle amministrazioni e degli operatori del turismo di 12 comuni costieri, ripartiti sulle quattro province di Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini, sulla importanza ed i vantaggi dell'adozione di uno strumento di certificazione della qualità ambientale.

3.4. CONCLUSIONI: LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME STRUMENTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL TURISMO BALNEARE

Dal punto di vista del turista, la qualità di una vacanza è data dall'insieme delle percezioni che questi riceve in termini relazionali (il servizio, l'interazione con gli altri) ed ambientali. Dal punto di vista dell'offerta, prestare attenzione alla qualità significa porre in essere una serie di azioni che mettano il cliente nelle migliori condizioni per fruire dell'esperienza. Fenomeni quali la congestione, il depauperamento delle risorse, il degrado ambientale, determinano una riduzione della gradevolezza di tale esperienza.

Il turista, come evidenziato da una ricerca incentrata sull'isola greca di Mykonos²⁶, mostra una percezione più immediata degli impatti negativi sull'ambiente rispetto ai residenti o agli imprenditori del settore; il pericolo, allora, è che i flussi di visitatori abbandonino la frequentazione della località prima che operatori ed autorità locali avvertano l'esigenza di intervenire. La ricerca citata rimarca come fosse opinione condivisa da tutti i soggetti interpellati (turisti, imprenditori del settore e residenti) che la responsabilità principale dell'impatto negativo del turismo sull'ambiente fosse da assegnare proprio ai residenti, colpevoli di non mettere in pratica i provvedimenti necessari a ridurre tali impatti (regolamentazioni, monitoraggio, misure per la raccolta differenziata dei rifiuti e così via).

Un altro pericolo evidenziato per le attuali forme di turismo balneare nel nostro Paese è la ormai raggiunta maturità del prodotto: la vacanza balneare necessita di nuovi servizi complementari e di iniziative di contorno che consentano al turista di diversificare la propria attività di fruizione; tra queste ultime, vi è sempre più richiesta di gite ed escursioni di carattere ambientale.

²⁵ AICQ (1999), *Qualità nel turismo*, Dossier in "Rivista dell'AICQ", XXIX/11.

²⁶ Kavallinis I., Pizam A. (1994), *The Environmental Impacts of Tourism - Whose Responsibility Is It Anyway? The Case Study of Mikonos*, In "Journal of Travel Research".

L'attenzione per la qualità ambientale del territorio, pertanto, sembra essere un valido strumento per risolvere i principali problemi individuati per il turismo balneare italiano (la congestione, il depauperamento dello scenario della vacanza, la maturità del prodotto), tant'è che anche quello che viene considerato il suo territorio di elezione, la riviera romagnola, sta procedendo alla certificazione ambientale d'area.

Se questa impressione è confermata dalla realtà, si aprono nuovi scenari per le aree protette costiere. Considerate fino ad oggi un vincolo per la libera diffusione di un'attività quale il turismo, capace di generare reddito ed occupazione, queste possono in realtà trasformarsi in un importante elemento di riqualificazione dell'intero settore: un'area protetta, infatti, è uno strumento di certificazione della qualità ambientale ben superiore ai regolamenti EMAS ed ISO 14000, cosicché esso può rappresentare un ottimo rimedio per i problemi di congestione e degrado, che alla lunga rendono insostenibile - e pertanto improduttiva - l'attività turistica. Allo stesso tempo, l'istituzione di un parco e di un ente preposto alla sua gestione assicura l'esistenza di un referente istituzionale capace di collaborare alla organizzazione di un'offerta turistica differenziata e migliore dal punto di vista qualitativo rispetto all'ormai abusata e logora formula della vacanza spiaggia-sole-mare. I comprensori turistici che coglieranno per primi questa opportunità, potranno avvantaggiarsi rispetto ai concorrenti, in un mercato sempre più attento alla qualità dell'offerta.

4. PARCHI COSTIERI, PARCHI MARINI E TURISMO

4.1 TUTELA AMBIENTALE E TURISMO BALNEARE: IL PARCO NAZIONALE DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

L'Arcipelago Toscano è formato da sette isole: Elba, Pianosa, Capraia, Gorgona e Montecristo nella provincia di Livorno, Giannutri e Giglio in quella di Grosseto. Ogni isola ha una storia particolare che, in passato, ne ha indirizzato sviluppo e vocazioni in maniera indipendente dalle altre. Gli stessi collegamenti tra le isole dell'Arcipelago, complici le distanze che le dividono, sono limitati.

Delle sette isole dell'Arcipelago, le uniche ad avere una popolazione residente di una certa consistenza per tutta la durata dell'anno sono l'isola d'Elba (circa 30.000 residenti) e l'isola del Giglio (1.400 abitanti); a queste vanno aggiunte Capraia, che conta circa 300 residenti, di cui appena 180 effettivi, e Giannutri, isola con nove residenti in tutto. Queste isole vedono crescere la propria popolazione presente in estate; nel caso delle due isole maggiori l'afflusso disordinato di turisti genera forti impatti sull'equilibrio dell'ecosistema locale. Le tre restanti isole sono praticamente disabitate: Gorgona è sede di un carcere; Pianosa ha visto trasferirsi i pochi residenti rimasti in seguito alla chiusura del carcere di massima sicurezza, avvenuta in forma definitiva alla fine del 1996; Montecristo è sottoposta a rigida tutela scientifica ed è abitata dai soli guardiani.

L'attività prevalente delle isole dell'Arcipelago Toscano, con l'esclusione di Gorgona, Montecristo e Pianosa, è senza dubbio il turismo balneare. L'isola d'Elba, con due milioni di

presenze ufficiali, che secondo alcune stime raggiungerebbero una dimensione effettiva di tre volte superiori, è quella maggiormente soggetta a fruizione turistica; l'isola del Giglio vede aumentare la propria popolazione in estate di 15-20 volte; Giannutri e Capraia scontano la carenza di strutture ricettive (del tutto assenti a Giannutri) e sono pertanto oggetto di un turismo di seconde case o di passaggio; anche in questo modo, tuttavia, gli arrivi raggiungono le 3-4.000 unità.

In linea di massima, il turismo nell'Arcipelago Toscano è di livello medio-alto, sebbene non manchi, soprattutto in agosto, un turismo più giovane e con una capacità di spesa inferiore. Rispetto agli italiani, il turismo estero pare più attento ad una offerta articolata, comprensiva di attività sportive e culturali e non limitata alla sola fruizione balneare.

Si può affermare che il turismo nell'Arcipelago ha goduto fino ad ora di una rendita di posizione - conseguente principalmente alla ricchezza del patrimonio naturale - che ha ritardato di fatto qualsiasi tipo di programmazione; oggi la specializzazione balneare si sta trasformando da elemento di forza a fattore di debolezza: il servizio offerto ha assunto ormai le caratteristiche del prodotto maturo e necessita di diversificazione e riqualificazione per non subire la concorrenza di altre aree a costi inferiori o incorrere nel rifiuto da parte di una domanda sempre più attenta allo standard del servizio offerto.

Le ultime stagioni turistiche hanno evidenziato i pericoli della prosecuzione dell'attuale modello di offerta per l'Arcipelago Toscano: agli aspetti positivi rappresentati dall'incremento di arrivi e presenze, si contrappongono l'aumento della congestione e dell'impatto sulle risorse naturali e la contrazione del fatturato registrato dai ristoranti, a testimonianza della ridotta propensione alla spesa dei visitatori. Tutto ciò fa temere l'ulteriore massificazione e "residenzializzazione" del turismo, con conseguente abbassamento della qualità della vacanza e riduzione nel lungo periodo del valore aggiunto prodotto. Tale pericolo è particolarmente grave se si considera che tra i motivi che spiegano il notevole aumento delle presenze turistiche sono espressamente segnalati l'inserimento di alcune località balneari dell'Arcipelago nella classifica di qualità redatta da Legambiente ed il ritorno di immagine prodotto dal consolidamento del Parco nazionale.

Nell'Arcipelago Toscano, il modello turistico monosettoriale incentrato sulla fruizione balneare genera, oltre alle menzionate conseguenze di congestione ed impoverimento delle risorse, rilevanti problemi sulla realtà sociale della popolazione locale, in particolare di quella giovanile. L'esistenza della grande opportunità del lavoro stagionale nel settore turistico, uno dei fattori di reddito più importanti per i giovani dell'Arcipelago, rappresenta per alcuni versi un grave limite alle possibilità di crescita socio-economica del territorio. I giovani del luogo, infatti, si trovano nella condizione di guadagnare nei tre mesi estivi quasi quanto necessario per vivere per tutto l'anno, non di rado grazie ad occupazioni irregolari; ciò implica scarsa iniziativa imprenditoriale e disincentiva la riqualificazione della forza lavoro. Si innesca così un circolo vizioso difficile da interrompere: la possibilità di trovare occupazioni stagionali scoraggia la ricerca di nuove mansioni e di percorsi di crescita professionale alternativi, ma la scarsa qualificazione che consegue da questa scelta comporta l'accesso quasi esclusivo a occupazioni poco soddisfacenti, precarie o stagionali e la scarsa propensione al rischio di impresa; non è un caso, allora, che la maggioranza delle iniziative imprenditoriali localizzate nell'isola sia detenuta da non residenti.

Dal 1996 l'Arcipelago Toscano ha conosciuto l'istituzione del Parco Nazionale, su una superficie complessiva di 18.000 ettari di terra e 60.000 ettari di mare, diventando così il parco marino più vasto d'Europa.

Destino comune di molti parchi nel nostro paese è di conoscere nella loro fase di istituzione e consolidamento una forte opposizione da parte della popolazione residente. Il Parco nazionale dell'Arcipelago Toscano non ha rappresentato un'eccezione in questo senso: coloro che sono portatori di forti interessi localizzati nelle isole, in particolare Elba e Giglio, hanno avuto il timore che l'introduzione di vincoli per la conservazione della natura implicasse limiti stringenti di utilizzo del territorio a fini turistici. All'isola d'Elba furono raccolte nel giro di pochi giorni ben 5.000 firme di opposizione alla nascita del Parco, mentre l'Associazione Albergatori, senza dubbio uno degli organismi più potenti dell'isola, presentava ricorso al TAR contro la sua istituzione; al Giglio il "fronte del no", che contava tra le proprie fila sindaco e autorità locali, riuscì a limitare l'area protetta a meno di metà della superficie dell'isola.

Con il tempo, tuttavia, la scelta dell'Ente di gestione di porsi come interlocutore verso le varie categorie economiche e sociali dell'area, la sua capacità di mediazione dei conflitti e l'effettivo riscontro che il parco non rappresentava un ostacolo al turismo, ma un ulteriore fattore di richiamo e valorizzazione dell'area, ha fatto sì che l'aperta ostilità sia progressivamente diminuita. Se oggi la popolazione residente mostra più accettazione che consenso, non altrettanto si può dire degli stessi albergatori, sempre più convinti sostenitori delle iniziative del Parco. Non a caso, nel giugno del 1999 l'associazione di categoria ha ritirato il proprio ricorso al TAR.

Dalla disamina dell'attuale modello di fruizione turistica dell'Arcipelago Toscano e dalla considerazione delle opportunità legate all'istituzione del Parco nazionale emergono alcuni spunti di riflessione: l'incipiente massificazione, con gli effetti di congestione ed eccesso di carico antropico sul territorio che questa comporta, e i primi sintomi di maturità del prodotto "vacanza balneare", hanno richiamato l'attenzione sulla necessità di diversificazione e riqualificazione dell'offerta turistica nell'area: gli APT competenti mostrano la volontà di puntare sull'allungamento della stagione, grazie allo sviluppo dell'offerta di servizi per il turismo sportivo (vela, *free climbing*, canoa, *mountain bike*), attualmente deficitaria, e sul richiamo di visitatori da bacini di provenienza ancora inesplorati quali quelli dell'Est Europa. Minore appare il loro interesse verso altri segmenti turistici, quali quello verde, ritenendo che quest'ultimo non rappresenti un segmento di dimensioni tali da giustificare una programmazione dedicata. L'aspetto ambientale, allora, è visto come una componente in più di attrazione e qualificazione della vacanza nell'Arcipelago Toscano, ma non come un fattore capace di assumere individualmente dignità di prodotto turistico.

Il turismo verde - vale a dire quel tipo di turismo attento alla fruizione del patrimonio ambientale come attività prevalente (turismo escursionistico), come attività complementare alla fruizione balneare (turismo ricreativo) o per fini didattici (turismo scolastico) - frequenta già con una certa assiduità le isole dell'Arcipelago Toscano: sono in crescita, seppure ancora decisamente rari, i flussi di turisti interessati specificatamente alla fruizione escursionistica del territorio in primavera ed autunno; il numero di scolari e studenti che nel 1999 ha scelto l'Arcipelago come meta di escursione didattica o della gita annuale è stimabile per difetto attorno alle 5.000 unità, cifra di assoluta rilevanza, soprattutto se si considera che tutte le visite si concentrano nei soli mesi di aprile e maggio.

L'attenzione crescente per la sostenibilità della vacanza e per la fruizione naturalistica ha fatto sì che il lato dell'offerta si attrezzasse in questo senso: oltre al consolidamento dell'attività dei centri di servizi per il turismo verde – attività che va dal semplice noleggio di equipaggiamenti per l'escursionismo ed il turismo sportivo all'offerta di pacchetti sempre più completi ed articolati per gruppi, scuole e soggetti individuali - si registra allora un aumento del numero di strutture ricettive che adottano criteri di gestione ecologica e che sono in grado di indirizzare i propri ospiti verso iniziative di fruizione delle bellezze naturali locali. L'Associazione Albergatori dell'Isola d'Elba, in particolare, si segnala per una nuova considerazione dell'ambiente, nella consapevolezza, oggi raggiunta, che la valorizzazione del patrimonio naturale rappresenta la risorsa fondamentale su cui puntare per la qualificazione e la rivitalizzazione del prodotto turistico dell'Arcipelago²⁷.

In conclusione, si può dunque affermare che il modello di sviluppo turistico attualmente perseguito nelle isole maggiori dell'Arcipelago Toscano inizia a mostrare i segni della crisi: congestione degli spazi e massificazione dei flussi comportano sempre più evidenti pericoli di insostenibilità ambientale nei periodi di picco stagionale - con problemi di approvvigionamento idrico, smaltimento dei rifiuti ed esplosione del traffico sulle strade - e di richiamo di un turismo di ridotta capacità di spesa. Affinché tale situazione non si autoalimenti, provocando la crisi del settore produttivo di gran lunga più importante dell'area, è necessario compiere quanto prima scelte in qualche modo coraggiose, volte alla decongestione dei flussi, alla destagionalizzazione e all'allungamento del periodo turistico.

La destagionalizzazione e la decongestione, soprattutto se attuate tramite politiche di spostamento temporale nel primo caso e di contingentamento dei flussi nel secondo, implicano scelte ben precise di selezione della domanda turistica, con maggiore attenzione al livello dei visitatori a scapito della loro quantità. Ma tali scelte comportano profondi interventi di adeguamento sul sistema turistico locale nel suo complesso, attualmente deficitario sia per il numero di servizi offerti che, in parte, per loro qualità.

Un altro punto su cui intervenire con forza è la promozione del sistema integrato. Nell'ottica del turismo verde il prodotto, l'oggetto del marketing, deve essere il territorio nel suo complesso; è questo un prodotto che comprende al suo interno un patrimonio ambientale da fruire, itinerari, servizi di offerta, informazione, specificità culturale e così via. Mettere in atto una strategia integrata di crescita turistica, significa lavorare per stimolare la nascita di reti di soggetti e favorire lo sviluppo di strategie di collaborazione. Questo è vero tanto per gli operatori di sistema, molto spesso concentrati su singoli aspetti del turismo o singole parti del territorio, quanto per gli operatori privati, ancora rivolti a forme turistiche tradizionali e ormai mature.

Il ruolo dell'Ente Parco in questo processo è particolarmente delicato. Esso non è il soggetto preposto alla programmazione turistica, in quanto non dispone dell'autorità e delle competenze per assolvere a questo compito. Tuttavia il Parco può svolgere il ruolo di animatore e di promotore, innanzi tutto in relazione alle opportunità esistenti, attraverso il consolidamento delle reti di relazioni tra operatori locali e residenti; esso, inoltre, può rappresentare un importante "marchio di garanzia" per la qualità e la sostenibilità del turismo nell'area.

²⁷ *Ridono gli albergatori, piangono i commercianti*, Quotidiano Lisola, 19 ottobre 1999, Pg. 2.

4.2 QUALE TURISMO PER I PARCHI MARINI

I parchi marini presentano caratteristiche e necessità peculiari rispetto alle altre tipologie di area protetta. Questi, istituiti di solito per difendere un patrimonio sottomarino di grande ricchezza e molto delicato dal punto di vista ambientale, rappresentano strumenti di tutela piuttosto che di sostegno allo sviluppo locale.

Anche per questo motivo, le iniziative di fruizione previste al loro interno sono rare, quando non addirittura inesistenti. A ben vedere, invece, la fruizione turistica è un'attività che non presenta, quando regolata, alcuna controindicazione per la missione di tutela propria dei parchi marini.

Il segmento della fruizione sottomarina, che prevede attività quali il *diving* e lo *snorkeling* è in decisa crescita; a testimonianza di questo andamento, sono emerse sul mercato turistico internazionale alcune località specializzate nell'offerta di servizi per il settore. La stessa dinamica è riscontrabile in Italia, dove proliferano i corsi di immersione e sono sempre più diffuse le vacanze, di solito limitate al solo fine settimana, indirizzate alla fruizione del patrimonio naturale dei fondali marini. Proprio l'Arcipelago Toscano è una delle mete preferite, soprattutto in primavera e all'inizio della stagione estiva, di *club* e gruppi di appassionati di *diving*, tant'è che vi sono localizzati numerosi centri e scuole di immersione: undici all'isola d'Elba uno a Capraia, sei all'isola del Giglio e due a Giannutri, queste ultime sedi stabili distaccate di *diving club* di Roma e Bologna. A Capraia e a Giannutri lo stesso Parco ha in corso di realizzazione alcuni "sentieri blu", percorsi sottomarini di fruizione guidata.

Una realtà di parco marino che mostra un buon equilibrio tra conservazione e possibilità di fruizione, è dato dal Parco Nazionale dell'isola di Port Cros, nel Mediterraneo francese. L'area di Port Cros è molto nota agli appassionati di immersione francesi, che la frequentano tutto l'anno (in una vasta parte del parco marino, tuttavia, le immersioni sono vietate nel periodo estivo). Inoltre, nella zona di mare prospiciente alla spiaggia de La Palud, l'ente di gestione del parco ha organizzato due iniziative: la prima, che ha luogo da giugno a settembre ogni giorno, consiste in una visita con una guida esperta del "sentiero sottomarino" individuato dal Parco stesso; la visita, della durata di circa mezz'ora, si ripete dalle 10 del mattino alle 16 del pomeriggio. La seconda iniziativa, realizzata da aprile a novembre, consiste invece nell'immersione con un battello a tenuta stagna (lo "Aquascope") alla scoperta delle bellezze dei fondali. Entrambe le iniziative, realizzate con il beneplacito dell'Ente Parco e tenendone sotto stretto controllo l'impatto ambientale, hanno conosciuto un notevole riscontro da parte di visitatori e turisti.

L'esempio di Port Cros rappresenta un valido esempio delle potenzialità di sviluppo di attività turistiche compatibili all'interno dei parchi marini. L'apertura di queste aree a forme di fruizione come quelle descritte non deve destare eccessive preoccupazioni: innanzitutto, gli appassionati di immersione sono, in genere, fruitori consapevoli, il cui comportamento è altamente rispettoso dell'ambiente in cui ha luogo l'escursione; inoltre, un'attività di questo

tipo risulta più facilmente controllabile e, quando è il caso, limitabile rispetto alle attività di fruizione standard che avvengono sulla terra ferma. A ciò va aggiunto, infine, che questo è un segmento turistico ad alta capacità di spesa, visto il carattere specialistico dei servizi richiesti.

La realizzazione di percorsi blu e lo stimolo alla nascita di iniziative di fruizione nei parchi marini, pertanto, possono rappresentare un utile strumento per fare sì che le aree costiere o insulari sensibili conoscano una frequentazione a basso impatto e non distruttiva da parte di turisti ed appassionati.